

Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland 2025

1 Toelichting

De provincie Gelderland is eigenaar van circa 1.150 kilometer wegen en circa 1.400 km fietspaden en is daarmee de grootste provinciale wegbeheerder van Nederland. De wegen worden door de provincie onderhouden en waar nodig geoptimaliseerd, zodat iedereen veilig en vlot gebruik kan maken van de Gelderse infrastructuur. In het "Beleid Wegencategorisering Gelderland", GS, 1 juli 2025 is het beleid ten aanzien van de vernieuwde toewijzing van verkeerskundige categorieën aan de Gelderse wegen vastgelegd. Dit beleid vervangt het Functioneel Kader Wegen (FKW) dat GS op 17 mei 2017 (PS2017-766) heeft vastgesteld en definieert opnieuw het regionale hoofdwegennet en de wegencategorisering in Gelderland.

Enkele specifieke bepalingen met betrekking tot de provinciale wegen dienen vastgesteld te worden in een beleidsregel. Het gaat dan om de kern van het beleid, waarin specifieke bepalingen ten aanzien van de functie en categorie van de provinciale wegen zijn vastgelegd. Ook is voor een aantal onderwerpen beschreven hoe wij met de inrichting van de provinciale wegen omgaan. Om dit te formaliseren worden deze onderdelen van het Beleid Wegencategorisering Gelderland vastgelegd in een aparte beleidsregel ("Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland", 1 juli 2025) en officieel gepubliceerd.

Dit document vormt deze beleidsregel. In hoofdstuk 2 is de functionele indeling en de wegencategorisering van de provinciale wegen vastgelegd. In hoofdstuk 3 wordt op een aantal specifieke onderwerpen ingegaan, zoals weginrichtingskenmerken, doorstromingsindicator en enkele specifieke groepen weggebruikers.

In hoofdstuk 4 is een urgentie- en prioriteitsclausule opgenomen.

Samenhang met ander beleid

Aan de Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland liggen het Beleidskader Bereikbaarheid, Programma Bereikbaarheid en de Uitvoeringsagenda's Verkeersveiligheid, Actieve Mobiliteit en Slim en Schoon ten grondslag. Deze beleidsregel vormt een verdere invulling van deze agenda's en stelt het college van GS in staat op een consistente manier invulling te geven aan haar bevoegdheid ten aanzien van de inrichting van de provinciale wegen en het daartoe vaststellen van verkeersbesluiten.

2 Beleidsregel Wegencategorisering

Hieronder zijn de specifieke bepalingen ten aanzien van deze wegencategorisering opgenomen.

2.1 Regionaal Hoofdwegennet

Het regionaal hoofdwegennet (RHN) vormt de basis voor de wegencategorisering. Het RHN is de drager van de regionale ontsluitingsstructuur van de provincie. Op het RHN komen alleen wegen van hogere orde voor: de gebiedsontsluitingswegen en de stroomwegen. Het RHN ontsluit de kernen met meer dan 5.000 inwoners en de belangrijke economische centra onderling en naar de autosnelwegen. Het RHN kan ingezet worden voor verkeersmanagement, bijvoorbeeld bij omleidingen door calamiteiten op de autosnelwegen. De wegen die deze functie niet hebben, behoren niet tot het RHN. Deze overige wegen hebben een lokale ontsluitingsfunctie, maar zijn niet van belang voor de hoofdontsluiting van de provincie. Dit wegennet kan ook bestaan uit wegen van een lagere orde, zoals erftoegangswegen. Deze wegen worden in principe niet ingezet voor verkeersmanagement. Het RHN is opgenomen in bijlage 1.

Zowel voor het hoofdwegennet als voor de overige wegen is een wegencategorisering opgesteld. Op het hoofdwegennet komen stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen voor. Ook liggen er komtraversen op het hoofdwegennet. De overige wegen bestaan hoofdzakelijk uit erftoegangswegen en enkele gebiedsontsluitingswegen. De wegencategoriseringskaart is opgenomen in bijlage 2. Hieronder worden deze categorieën nader toegelicht.

2.2 Beschrijving principe wegencategorisering

Voor de wegencategorisering is gebruik gemaakt van de landelijke bouwstenen van Duurzaam Veilig. Hierbij wordt uitgegaan van de indeling in stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en

erftoegangswegen (ETW). Deze basisindeling is doorvertaald naar het provinciale wegennet, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar wegen op het regionaal hoofdwegennet en de overige wegen.

2.2.1 Regionaal hoofdwegennet

Stroomwegen

Alle stroomwegen liggen op het hoofdwegennet. Deze wegen kennen ongelijkvloerse kruisingen en een fysieke middengeleider om de rijrichtingen te scheiden. De standaard maximumsnelheid op stroomwegen bedraagt 100 km/h, op autosnelwegen kan de maximumsnelheid in de avond- en nachtperiode 120 of 130 km/h bedragen. Soms is de snelheid verlaagd naar 80 km/h. Op stroomwegen wordt wettelijk geen landbouwverkeer toegestaan. Deze wegen zijn van belang voor het dynamisch verkeersmanagement en kunnen bij incidenten op omliggende wegen worden ingezet.

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom op het regionaal hoofdwegennet vormen de ruggengraat van de provinciale ontsluitingsstructuur. Deze wegen hebben een profiel van één rijbaan met twee rijstroken, twee rijbanen met ieder één rijstrook per richting of twee rijbanen met twee rijstroken per richting. Nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingswegen worden altijd voorzien van een fysieke middenberm. De maximumsnelheid op deze wegen bedraagt 80 km/h. In uitzonderingssituaties kan ervoor gekozen worden de maximumsnelheid alleen op bestaande wegen te verlagen naar 60 km/h, als daar vanuit verkeersveiligheid aanleiding toe is. Hiervoor wordt het Afwegingskader passende snelheden gebruikt.

De gebiedsontsluitingswegen zijn van groot belang voor Gelderland om regionale gebied op een vlotte en veilige wijze te ontsluiten van/naar de grote kernen en het hoofdwegennet. Bij incidenten op andere doorgaande wegen kunnen deze wegen door middel van verkeersmanagement worden ingezet om het extra verkeer via een omleidingsroute op te vangen. Vanuit dit oogpunt heeft het de voorkeur om kruispunten met andere gebiedsontsluitingswegen op dit netwerk te voorzien van verkeersregelinstallaties. Als een rotonde-oplossing om redenen wenselijk is, dient deze voldoende restcapaciteit te hebben om toekomstige verkeersgroei en tijdelijke toename van intensiteiten als gevolg van incidentmanagement op een veilige manier te verwerken. Bij voorkeur is op dergelijke rotondes geen sprake van gelijkvloers kruisend langzaam verkeer. Erftoegangswegen kunnen door middel van voorrangskruispunten aansluiten, waarbij bij voorkeur middengeleiders en bij veel afslaand verkeer linksafstroken worden gerealiseerd. Fietsverkeer steekt zoveel mogelijk bij met verkeerslichten geregelde kruispunten over. Indien fietsers oversteken bij een voorrangskruispunt wordt een voldoende brede middengeleider toegepast. Solitaire fietsoversteken worden in principe niet toegepast. Op gebiedsontsluitingswegen sluiten zo min mogelijk directe erven aan.

Bebouwde kommen

In sommige gevallen doorkruisen de gebiedsontsluitingswegen op het regionaal hoofdwegennet bebouwde kommen. In deze gevallen bedraagt de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/h of in uitzonderingsgevallen 70 km/h. In alle situaties wordt uitgegaan van gescheiden voorzieningen voor langzaam verkeer en bij voorkeur zo min mogelijk directe erfaansluitingen. Het wegprofiel bestaat uit 1x2 of 2x1 rijstroken (in sommige gevallen ook 2x2 rijstroken) en kruispunten met andere gebiedsontsluitingswegen worden zoveel mogelijk voorzien van een verkeersregelinstallatie. Een rotondevorm is alleen mogelijk als deze robuust genoeg is om een tijdelijke of structurele verkeerstoename verkeersveilig af te wikkelen. Op deze gebiedsontsluitingswegen passen we in principe geen snelheidsverlaging naar 30 km/h toe.

Op het regionaal hoofdwegennet komen geen erftoegangswegen voor. Deze zijn voorbehouden aan de overige wegen niet behorend tot het regionaal hoofdwegennet.

Voor landbouwverkeer geldt dat het afwegingsschema landbouwverkeer wordt doorlopen, zie hoofdstuk 5.

De provinciale wegen vormen geen netwerk op zichzelf, maar liggen in een netwerk van rijks- en gemeentelijke wegen. Daarom zijn alle rijkswegen en enkele belangrijke gemeentelijke wegen opgenomen in het regionaal hoofdwegen, waardoor een sluitend netwerk van wegen ontstaat. Zie hiervoor de kaart in bijlage 1.

2.2.2 Niet regionaal hoofdwegennet: overige wegen

Deze overige wegen behoren niet tot het regionaal hoofdwegennet. Stroomwegen komen in dit netwerk niet voor. De volgende categorieën komen wel voor:

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom op dit netwerk zijn ondergeschikte wegen die een belangrijke lokale ontsluitingsfunctie hebben, maar op regionaal niveau geen belangrijke functie hebben. Deze wegen kunnen vanwege een te hoog gebruik niet als erftoegangsweg worden gecategoriseerd. Dit is getoetst op basis van een doorrekening met het NRM-verkeersmodel. Deze gebiedsontsluitingswegen hebben een profiel van één rijbaan met twee rijstroken. Voor de ontwerpuitgangspunten mag aangesloten worden bij de minimale profielinrichting. De maximumsnelheid op deze wegen bedraagt 80 km/h. Het kan echter voorkomen dat een lagere snelheid om verkeersveiligheidsredenen gewenst is, bijvoorbeeld omdat de vormgeving niet veilig is bij 80 km/h. De snelheid kan in die bestaande situaties worden verlaagd 60 km/h. Hiervoor wordt het Afwegingskader passende snelheden gebruikt (zie hoofdstuk 3). Los van de criteria in dit afwegingskader, kan de snelheid ook worden verlaagd naar 60 km/h als hier om functionele reden aanleiding voor is. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als er op de betreffende weg sprake is van sluipverkeer en door snelheidsverlaging het verkeer naar het hoofdwegennet verschuift. Als een dergelijke ingreep ertoe leidt dat de verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingsweg sterk daalt, kan in afwijking ook een erftoegangsweg worden toegepast. De grens hiervoor ligt op circa 8.000 mvt/etmaal (bovengrens erftoegangsweg met vrijliggende fietspaden buiten bebouwde kom).

Het heeft de voorkeur om kruispunten met andere gebiedsontsluitingswegen te voorzien van (enkelstrooks) rotondes. Overige kruispunten worden vormgegeven als voorrangskruispunten, waarbij indien noodzakelijk middengeleiders en linksafstroken worden gerealiseerd. Fietsverkeer steekt zoveel mogelijk bij rotondes over. Indien fietsers oversteken bij een voorrangskruispunt wordt een voldoende brede middengeleider toegepast. Solitaire fietsoversteken worden zoveel mogelijk vermeden.

Erftoegangswegen buiten bebouwde kom

De provinciale erftoegangswegen hebben een belangrijke ontsluitings- en verzamel functie voor de omliggende gemeentelijke wegen. Het is daarom belangrijk dat deze wegen hoger in hiërarchie staan dan de omliggende erftoegangswegen. Nieuw te realiseren provinciale erftoegangswegen, door nieuwe aanleg of afwaardering, worden dan ook in principe ingericht met één rijloper, vrijliggende fietspaden en voorrangskruispunten. Op deze wegen geldt altijd een maximumsnelheid van 60 km/h. Kruispunten worden vormgegeven als voorrangskruispunten, of indien vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid noodzakelijk, enkelstrooks rotondes.

Bebouwde kommen

De wegcategorie van de provinciale komtraversen die niet op het hoofdwegennet liggen sluit in principe aan bij de aangrenzende wegvakken buiten de bebouwde kom. In het geval van een gebiedsontsluitingsweg bedraagt de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/h. Kruispunten met andere gebiedsontsluitingswegen worden zoveel mogelijk voorzien van een enkelstrooks rotondes. Een snelheidsverlaging naar 30 km/h is mogelijk (GOW30). Hiervoor wordt het Afwegingskader passende snelheden gebruikt.

Als de aansluitende weg buiten de kom een erftoegangsweg is, wordt voor de komtraverse een specifieke afweging gemaakt. Als de provinciale weg binnen de bebouwde kom voor de doorsnijdende kern een hoofdontsluitingsfunctie heeft, is keuze voor een erftoegangsweg 30 km/h niet altijd logisch en is het mogelijk om het wegvak binnen de bebouwde kom als gebiedsontsluitingsweg in te richten. In die situaties wordt op basis van een locatiespecifieke studie een afweging gemaakt voor het meest passende regime binnen de bebouwde kom (GOW30 of GOW50). Hierbij wordt het Afwegingskader passende snelheden gehanteerd, zie ook hoofdstuk 3.

In sommige gevallen bestaat de wens om dergelijke kommen meer als verblijfsgebied in te richten, waarbij al het verkeer gelijkwaardig is en vaak klinkerverharding wordt toegepast. Dit inrichtingsprincipe past bij een erftoegangsweg 30 km/h (ETW30). In principe komen ETW30-wegen op het provinciaal netwerk niet voor. Als er toch een wens is om een wegvak als ETW30 in te richten, moet getoetst worden of dit functioneel en vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid mogelijk is. Inrichting als ETW30 impliceert elementenverharding, gelijkwaardige kruispunten en gemengd verkeer. Dergelijke inrichtingskenmerken zijn niet passend op het provinciale wegennet. Bij deze inrichtingsvorm hoort dan ook altijd een overdracht van het wegvak aan de gemeente.

In algemene zin zijn wegen die niet tot het hoofdwegennet sowieso overdraagbaar aan andere overheden. Hierbij wordt zoveel mogelijk gestreefd naar het overdragen van hele trajecten. Versnippering van trajecten kan onder voorwaarden wel worden toegestaan, zie hoofdstuk 3.

Landbouwverkeer wordt op erftoegangswegen altijd toegestaan. Voor gebiedsontsluitingswegen wordt het afwegingskader landbouwverkeer doorlopen (zie "Beleid Wegencategorisering Gelderland"; GS, 1 juli 2025).

2.2.3 Samenvatting kenmerken wegencategorisering

In onderstaande tabel is de hiervoor beschreven wegencategorisering samengevat met de belangrijkste kenmerken. Op de kaarten in bijlage 1 en 2 zijn respectievelijk het Regionaal Hoofdwegennet en de wegencategorisering weergegeven.

Categorie	Kenmerken	Voorkeurs- kruispuntvorm	Principe af- wikkeling fietsver- keer	Maximumsnelheid		Afwijkende maximum- snelheid mogelijk?	
				Buiten de be- bouwde kom	Binnen de be- bouwde kom	<i>Buiten de bebouwde kom</i>	<i>Binnen de bebouwde kom</i>
Regionaal hoofdwegennet							
Stroomwe- gen	2x1 of 2x2 rij- stroken, zo min mogelijk aansluitingen	Ongelijkvloers	n.v.t.	100 km/h*	n.v.t.	<i>nee</i>	<i>nee</i>
Gebiedsont- sluitingswe- gen (GOW)	2x1 of in be- staande situa- ties 1x2 rijstro- ken, zo min mogelijk aan- sluitingen	Met GOW: VRI of ongelijk- vloers Met ETW: voor- rangskruispunt	Vrijliggen- de fietspa- den	80 km/h	50 km/h (soms 70 km/h)	<i>bij uitzon- dering GOW60**</i>	<i>in principe niet</i>
Overig							
Gebiedsont- sluitingswe- gen (GOW)	2x1 of 1x2 rij- stroken	Met GOW: ro- tonde Met ETW: voor- rangskruispunt	Vrijliggen- de fietspa- den	80 km/h	50 km/h	<i>GOW60**</i>	<i>GOW30**</i>
Erftoegangs- wegen (ETW)	1x1 rijstrook (1 rijloper)	Met GOW: ro- tonde Met ETW: voor- rangskruispunt	Vrijliggen- de fietspa- den***	60 km/h	30 km/h	<i>nee</i>	<i>GOW30</i>

*in de avond- en nachtperiode in sommige gevallen 120 km/h of 130 km/h, in sommige gevallen ook 80 km/h
**toetsing d.m.v. Afwegingskader passende snelheden
***in bestaande situaties kunnen fietsstroken worden toegepast (conform CROW-richtlijnen)

3.1.1 Afwegingskader passende snelheden: GOW30/GOW60

Deze beleidsregel bevat een verdeling in wegencategorie in de categorieën ‘stroomweg’, ‘gebiedsontsluitingsweg’ en ‘erftoegangsweg’. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is het op gebiedsontsluitingswegen onder voorwaarden mogelijk om een lagere snelheid in te stellen. Hiervoor wordt het Afwegingskader passende snelheden GOW30/GOW60 gebruik, dat het college op 11 juli 2023 heeft vastgesteld (PS2023-788). Dit afwegingskader bevat een systematiek om de passende maximumsnelheid voor wegen te bepalen op basis van een aantal criteria. Het verlagen van de maximumsnelheid is geen doel op zichzelf, maar een middel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Snelheidsverlaging komt daarom in beeld als andere maatregelen om de veiligheid te verbeteren niet mogelijk of doelmatig zijn. Verlaging van de maximumsnelheid gaat bovendien altijd gepaard met het aanpassen van de weginrichting, zodat die in overeenstemming is met de snelheid. Om de snelheid te kunnen verlagen is een verkeersbesluit nodig. Het college van GS is bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten.

3.1.2 Weginrichtingskenmerken

Deze beleidsregel geeft alleen richting aan de weginrichting door de verdeling in de wegencategorieën ‘stroomweg’, ‘gebiedsontsluitingsweg’ en ‘erftoegangsweg’. Voor de specifieke inrichtingskenmerken wordt aangesloten bij de CROW-richtlijnen en de provinciale handboeken en factsheets voor de weginrichting. Bij de inrichting van wegen wordt zoveel mogelijk gestreefd naar de ideale weginrichting. In sommige gevallen is dit vanuit ruimtegebruik of vanwege de beschikbaarheid van financiële middelen niet mogelijk. In die situaties wordt prioriteit gegeven aan de inrichting van de wegen die deel uitmaken van het regionaal hoofdwegennet.

3.1.3 Doorstroming en bereikbaarheid

De provincie wil er als wegbeheerder voor zorgen dat Gelderland vlot en veilig bereikbaar blijft. Het is daarom belangrijk om een indicator vast te stellen, waarmee bepaald kan worden of er sprake is van doorstromingsknelpunten. Voor deze indicator gebruiken we 'Floating Car Data' van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Dit is data van de reistijd van verkeer op de Gelderse wegen. Hierbij is een analyse van gemaakt van de reistijd binnen en buiten de spitsperiodes (2 uur durende spits). De verhouding tussen de reistijd binnen en buiten de spits wordt de 'spitsfactor' genoemd. In dit beleid is een signaalwaarde voor deze spitsfactor opgenomen. Wanneer deze signaalwaarde wordt overschreden, is er aanleiding om het doorstromingsknelpunt nader te onderzoeken. Daarbij gaan we uit van een signaalwaarde van 1,5. Dit betekent dat de reistijd in de spits minimaal 1,5 keer de reistijd buiten de spits is. We toetsen hiervan de ochtend- en de avondspits afzonderlijk. Indien er in een van beide spitsen sprake is van een spitsfactor van 1,5, is er aanleiding om nader onderzoek te doen.

In dit beleid kiezen we voor een multimodale benadering. Vanuit dat perspectief willen we onderscheid maken naar gebieden die in grote mate afhankelijk zijn van de auto en gebieden waar meer vervoersalternatieven, zoals openbaar vervoer, fiets en hub's, beschikbaar zijn. Dit draagt bij aan het bevorderen van slimme en schone mobiliteit. Omdat de regio's met een lagere stedelijkheidsgraad doorgaans meer afhankelijk zijn van de auto, verlagen we in die gebieden de signaalwaarde naar 1,25. Dit passen we toe in de regio's Rivierenland, Achterhoek en Noord-Veluwe.

Wanneer de spitsfactor de signaalwaarde overschrijdt, is er aanleiding om nader onderzoek te doen naar de doorstroming op dit wegvak. We hanteren daarbij wegvakken van minimaal 1 km, om te voorkomen dat kleine fluctuaties in de verkeersafwikkeling meteen leiden tot overschrijding van de signaalwaarde. Wanneer wegvakken in beeld komen als potentieel doorstromingsknelpunt, is nader onderzoek noodzakelijk. Bij dit nader onderzoek worden eventueel ook verkeersprognosemodellen betrokken, om in beeld te brengen hoe de reistijdfactor zich in de toekomst ontwikkelt. Afhankelijk van deze nadere verkenning wordt besloten tot het nemen van maatregelen om dit doorstromingsknelpunt op te lossen.

3.1.4 Verkeersmanagement

Ook verkeersmanagement wordt gerelateerd aan het RHN. Wegen behorend tot het RHN zijn doorgaans van belang bij verkeersmanagement in het geval van calamiteiten op de belangrijkste stroomwegen. Over sommige wegen lopen ook uitwijkroutes ('U'-routes). Deze wegen worden gebruikt om bij calamiteiten de verkeersstromen via alternatieve routes om te leiden. Wegen die niet tot het RHN behoren, worden in principe niet gebruikt voor verkeersmanagement. Ook uitwijkroutes lopen niet over dit wegennet. Wel kan het voorkomen dat bestaande uitwijkroutes reeds over dit wegennet lopen, of dat in bijzondere situaties bij incidenten dit wegennet ingezet moet worden. In die situaties worden alleen gebiedsontsluitingswegen gebruikt. Dergelijke routes lopen nooit over erftoegangswegen. Bestaande uitwijkroutes over (beoogde) erftoegangswegen worden dan ook uitgefaseerd.

3.1.5 Wegoverdracht

Wegen die niet tot het regionaal hoofdwegennet behoren, zijn onder voorwaarden overdraagbaar aan gemeenten, onafhankelijk van wegencategorisering of geldende maximumsnelheid. In principe voert de provincie geen actief beleid om wegen over te dragen, maar hanteert daarbij wel het uitgangspunt dat een ETW30-inrichting met klinkerverharding niet tot het provinciaal areaal behoort. Eventuele gesprekken hierover vinden plaats in het kader van groot onderhoud of andere werkzaamheden aan een bepaald traject. Wanneer een dergelijke inrichting voorgestaan wordt, wordt de weg altijd overgedragen aan een gemeente. Daarbij is het uitgangspunt in eerste instantie om het gehele traject over te dragen. In tweede instantie is overdracht van alleen de gehele kom bespreekbaar. Inherent hieraan is dat geaccepteerd wordt dat wegen die niet tot het RHN behoren meer 'versnipperd' raken. Dit betekent dat een weg mogelijk meerdere wegbeheerders kent, provincie en gemeente(n), en dat dit niet een provinciaal aaneengesloten netwerk hoeft te zijn. Dit biedt gemeenten de kans om (gedeelten van) wegen over te nemen in beheer en eigendom. Een verdere uitwerking van het beleid tot wegoverdracht is opgenomen in de Uitvoeringsagenda beheer.

4 Urgentie- en prioriteringsclausule

In deze beleidsregel is een wegencategorisering opgenomen die we in de periode tot 2040 willen te realiseren. De weergave van de wegencategorieën in het beleid strookt niet altijd met de werkelijke inrichting van de wegen in de praktijk. De huidige weginrichting kan afwijken van de weginrichting die conform landelijke richtlijnen behoort aan de in het beleid aangeduide wegencategorie.

De in deze beleidsregel weergegeven wegencategorisering betreft dan ook een eindbeeld voor de lange termijn. Dit beleid geldt als vertrekpunt bij provinciale wegenprojecten. Binnen de projecten worden de mogelijkheden voor maatregelen en weginrichting verkend om te bepalen of de beoogde weginrichting behorend bij de wegencategorie haalbaar is. Een gebrek aan middelen, ruimtelijke bezwaren, voortschrijdend inzicht of specifieke belangen kan er mogelijk toe leiden dat een weginrichting binnen het project nog niet (geheel) aangepast kan worden conform het Beleid wegencategorisering Gelderland. In die gevallen kan het college van GS in afwijking op het gestelde in deze beleidsregel voor trajecten gemotiveerd andere keuzes te maken.

Verder kan een prioritering toegepast worden in de uitvoering en aanpassing van wegvakken en trajecten. Deze prioritering wordt gestuurd door inhoudelijke urgentie, technische haalbaarheid en financiële middelen. De prioritering kan ook mede worden bepaald door het verschil in wegen op het regionaal hoofdwegennet en wegen die daar niet toe behoren.

Bijlage 2

